



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Sievin
kunta



Sievin liikenneturvallisuus- suunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

2012

Sievin liikenneturvallisuussuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

Taitto: Erkki Sarjanoja
Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12 ja Sievin kunta
Paino: Multiprint Oy, Oulu 2012

Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Alavieskaan, Kalajoelle, Merijärvelle, Oulaisiin, Sieviin ja Ylivieskaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelmat yhteistyönä, jotta liikenneturvallisuustyö kunnissa olisi samanlaisista ja –sisältöistä ja liikenneympäristön ratkaisut samantyyppisiä. Näin yhteistyö myös kuntien välillä olisi mahdollisimman helppoa. Suunnitelmat sisältävät katsauksen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys ja sen ensimmäisen vaiheen toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuuksissa joka kunnassa. Liikenneturvallisuustyön organisoimisen suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kuntien eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä suunnittelualueen kunnat/kaupungit.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

- | | |
|--|-------------------------------------|
| • Tarja Jääskeläinen | Pohjois-Pohjanmaan ELY |
| • Pekka Toiviainen | Pohjois-Pohjanmaan ELY |
| • Hannu Haapakoski | Alavieskan kunta |
| • Markku Ojala (31.8.2011 saakka) | |
| • Matti Sirviö (1.9.2011 alkaen) | Kalajoen kaupunki |
| • Tuomo Perälä | Merijärven kunta |
| • Markku Ketonen | Oulaisen kaupunki |
| • Paavo Hankonen | Sievin kunta |
| • Mauri Haikola ja | |
| • Leena Vähäkangas | Ylivieskan kaupunki |
| • Eero Kalmakoski | Liikenneturva |
| • Pertti Hautala ja | |
| • Simo Alanko | Poliisi |
| • Jari Lepistö ja | |
| • Anna Mattila | Jokilaaksojen pelastuslaitos |

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Koukula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa syyskuussa 2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Alavieskan kunta
Kalajoen kaupunki
Merijärven kunta
Oulaisen kaupunki
Sievin kunta
Ylivieskan kaupunki

Sisältö

1	Nykytila	7
1.1	Suunnittelualue	7
1.2	Maankäyttö ja kaavoitus	7
1.3	Liikenneverkko	7
1.4	Liikenneonnettomuudet	9
1.5	Kyselyt	11
1.6	Joukkoliikenne	12
1.7	Koulumatkojen turvallisuus	12
1.8	Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet	12
1.9	Aloitteet ja maastotarkastelut	13
1.10	Yhteenveto nykytilanteesta	13
2	Tavoitteet	14
3	Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla	15
3.1	Liikenneturvallisuustyön organisointi	15
3.1.1	Nykytila	15
3.1.2	Yhteistyön organisoiminen	15
3.1.3	Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti	16
3.1.4	Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan ja tehtävät	17
3.1.5	Liikenneturvallisuustoimijan rooli	17
3.1.6	Liikenneturvallisuustyön rahoitus	18
3.1.6	Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako	18
3.2	Työn sisältö	18
3.2.1	Yleistä	18
3.2.2	Painopisteet	20
3.3	Toteutus ja seuranta	20
4	Toimenpide-esitykset	22
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	22
4.2	Teiden ja katujen toimenpiteet	25
4.2.1	Liittymät	25
4.2.2	Linjaosuudet	25
4.3	Väistämisvelvollisuudet	26
4.4	Nopeusrajoitukset	26
4.5	Kävely ja pyöräily	26
4.5.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	26
4.5.2	Kävelyn ja pyöräilyn reitit	20
4.6	Joukkoliikenteen pysäkit	28
4.7	Koulun ympäristö	28
4.8	Esteettömyys	29
4.9	Reittien risteämisjärjestelyt	29

4.10 Muut toimenpiteet	29
4.10.1 Sillat ja kaiteet	29
4.10.2 Tievarsimainokset	31
4.10.2 Liikennemerkkit	31
4.11 Toimenpideohjelma	31
5 Vaikutukset	37
6 Jatkotoimenpiteet	38
Liitteet	39
Liite 1. Onnettomuuskartta	41
Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei esitetty toimenpidettä	42
Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä	41

1 Nykytila

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Sievin kunta sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kunnan pinta-ala on noin 795 km² ja sen läpi virtaa Vääräjoki. Sievissä on noin 5 300 asukasta (1.1.2011). Kunnan asukastiheys on 11 asukasta/km². Väkiluku on välillä kasvanut ja välillä hienoisesti vähentynyt viime vuosien aikana.. Ikäjakautum mukaan alle 15 -vuotiaita on 27 % ja yli 64-vuotiaita 15 %. Lasten osuus on selkeästi suurempi ja ikäihmisten osuus hiukan pienempi kuin Suomessa keskimäärin. Työmatkajendelöinti lähikuntien välillä on runsasta. Suurimmat työpaikat ovat Kirkonkylässä (teollisuusalue Toholammintien, kt 63, itäpuolella) ja Asemakylällä (Sievin jalkine).

1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Sievin maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa ja alustavan aikataulun mukaan uusi maakuntakaava tulisi maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 2013. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan osayleiskaavojen avulla. Osayleiskaavat ovat Kirkonkylän ja Sievin kylän alueilla. Maasydämen ja Syyryn alueella on osayleiskaavaluonnos. Asemakaavat ovat Kirkonkylän ja Asemakylän alueilla.

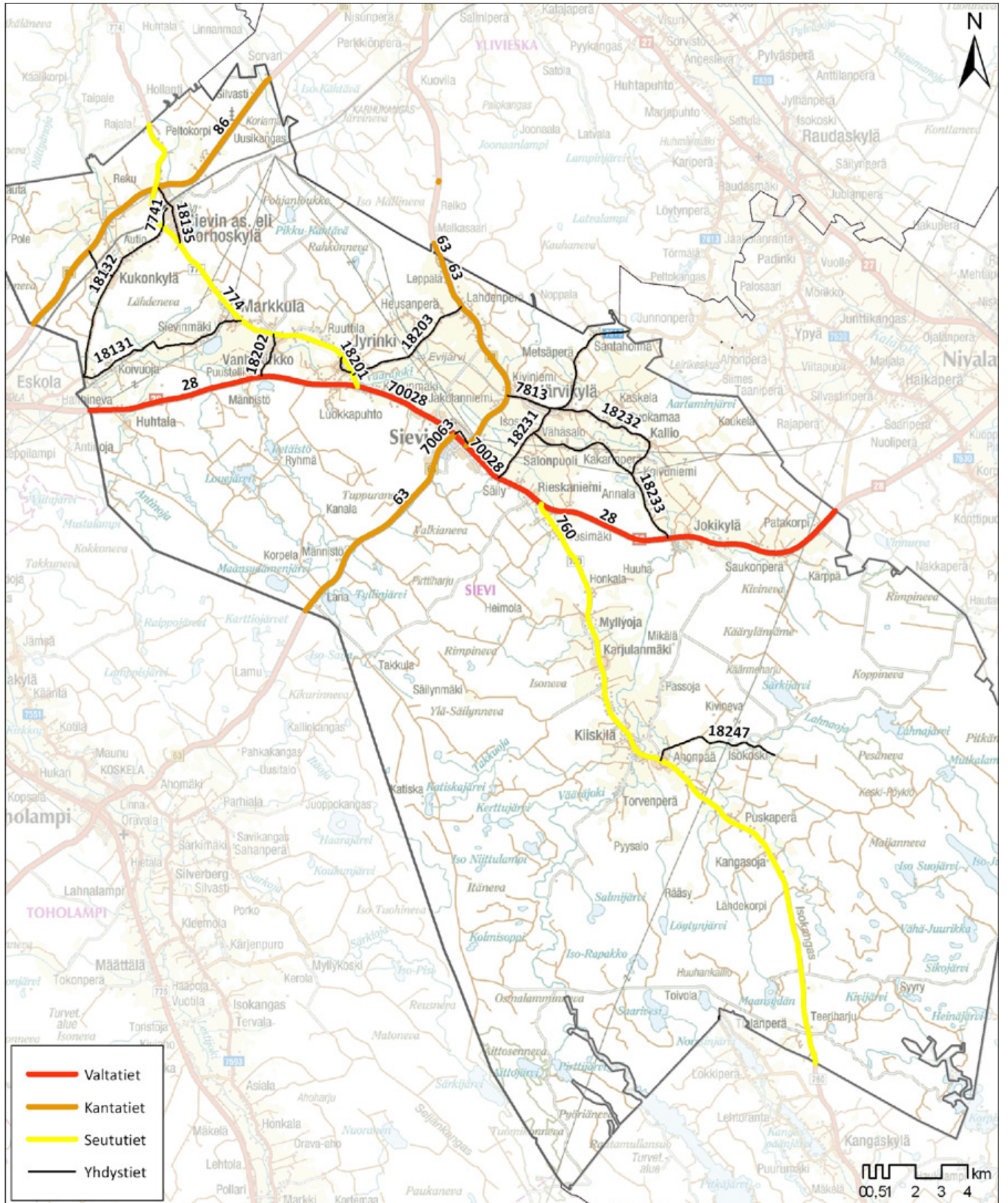
Sievissä on kaksi taajamaa: Kirkonkylä, joka on kunnan keskus, ja Asemakylä (Korhosenkylä), joka on aikoinaan muodostunut rautatieaseman ympärille.

1.3 Liikenneverkko

Sievin tärkeimmät liikenneväylät ovat kunnan läpi itä-länsisuunnassa kulkeva valtatie 28 (Kokkolantie / Kajaanintie) sekä pohjois-eteläsuunnassa kulkevat kantatiet 63 (Ylivieskantie / Toholammintie)



Kuva 1. Sievissä on kaksi taajamaa: Kirkonkylä (vasemmalla) ja Asemakylä (Korhosenkylä).



Kuva 2. Suunnittelualue ja maanteiden numerointi.

ja 86 (Kannuksentie / Ouluntie). Tärkeitä maanteitä ovat Reisjärventie (mt 760) ja Rautiontie (mt 774). Taajamissa tärkeitä väyliä ovat Kirkonkylässä Haikolantien–Kantolantie (mt 18234), Kirkkotie, Jussintie, Kehätie, Sepäntie-Mekaniikkatie, Rajalantie, Päävontie sekä Asemakylän lävistävä Korhosenkatu-Kauppakatu-Kalajoentie (mt 18135).

Kevyen liikenteen väyliä on taajamissa ja valtatie 28 varrella Kirkonkylästä itää ja länteen.

Tievalaistus on rakennettu pääosalle taajamien kaaduista, taajaman maanteille ja haja-asutusalueilla maanteille kylien yhteydessä.

Suurin liikennemäärä on valtatiellä 28 keskustan kohdalla, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 5100 ajoneuvoa. Haja-alueen suurimmat liikennemäärät ovat Ylivieskantiellä (kt 86), noin 3000 ja Kokkolantiellä (vt 28), noin 2400 ajoneuvoa. Valtaja- ja kantateillä liikennemäärät ovat kaiken kaikkiaan yli 1000 ajoneuvoa. Muista maanteista vilkkein on Reisjärventie (mt 760), jolla liikennemäärät ovat pohjoisosassa hiukan yli ja eteläosassa hiukan alle 1000 ajoneuvoa.

Taajamissa nopeusrajoitukset ovat pääasiassa 40 km/h. Kirkonkylän ydinalueella rajoitus on 30 km/h. Valtaja- ja kantateillä nopeusrajoitus on haja-alueella pääosin tiekohtainen 100 km/h. Myös Reisjärventiellä on 100 km/h –rajoituksia. Muualla haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h.. Kylien ja muiden asutustihentyminen kohdalla nopeusrajoitus on alempi. Vaihtuva nopeusrajoitus (80/60 km/h) on Kajaanantiellä (vt 28) Jokikylän koulun kohdalla.

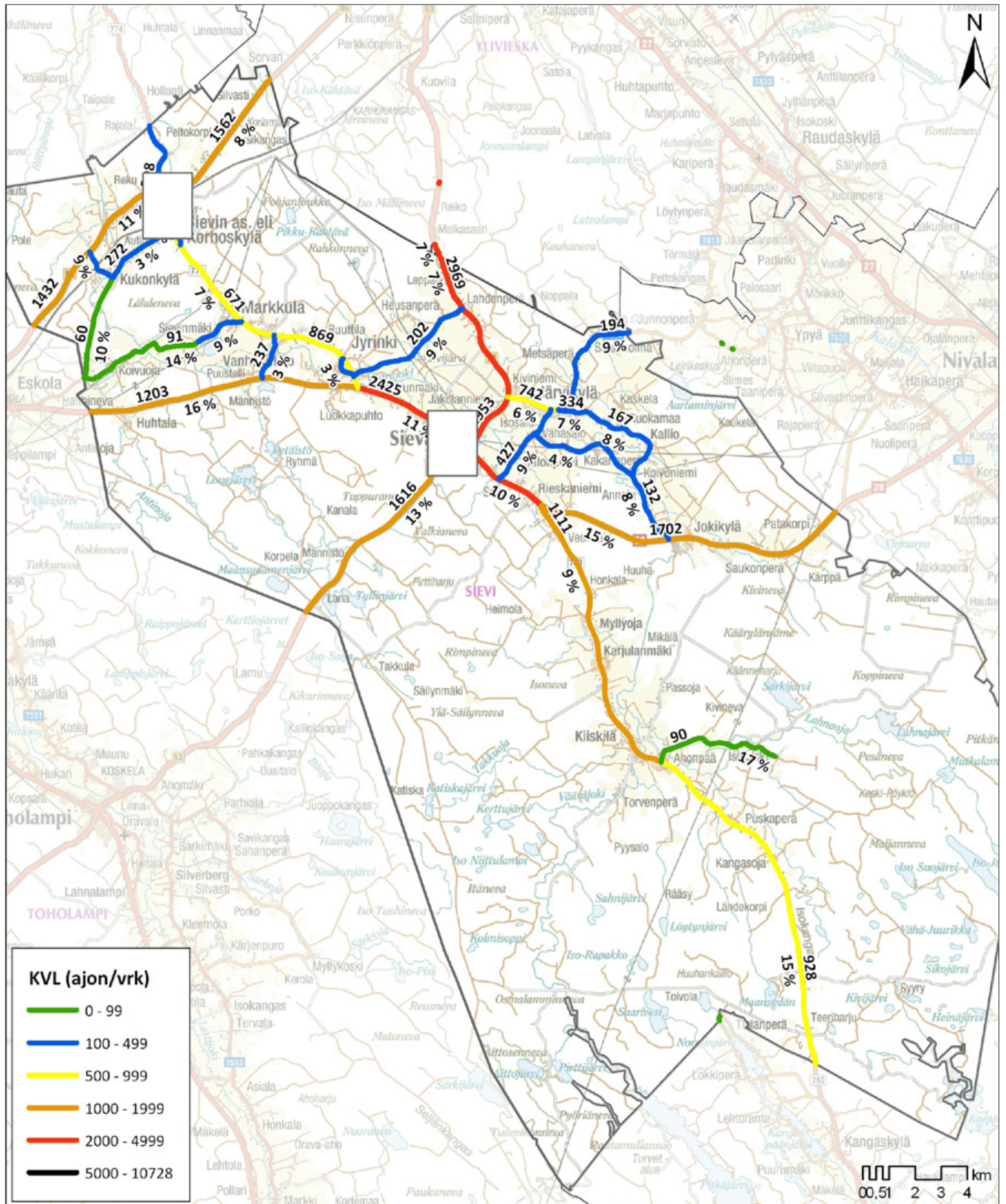
1.4 Liikenneonnettomuudet

Sievin tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista. Sievissä oli tapahtunut 255 onnettomuutta, joista 4 johti kuolemaan, 49 loukkaantumisiin ja 202 omaisuusvahinkoihin.

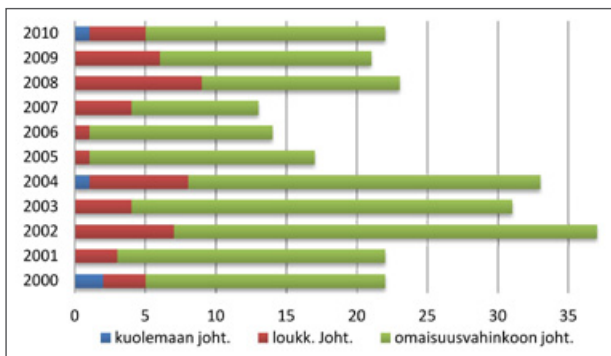
Onnettomuuksien vuosittaisessa kokonaismäärässä on tapahtunut muutoksia tarkastelujaksolla, mutta selkeää kehityssuuntaa ei ole havaittavissa. Asukasmäärään suhteutettuna Sievissä on sattunut vuo-



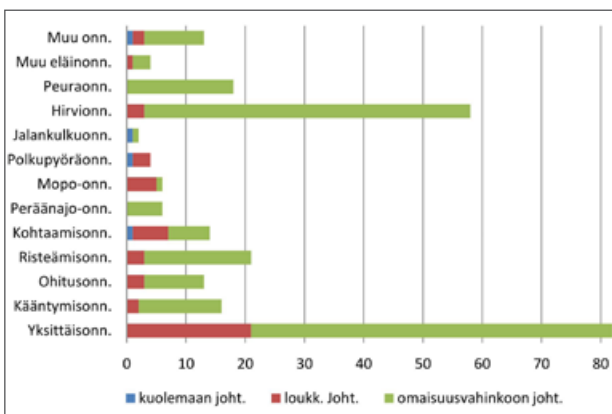
Kuva 3. Sievin taajamien maanteiden liikennemäärät (KVL 2011).



Kuva 4. Maanteiden liikennemäärät (KVL 2010).



Kuva 5. Sievin liikenneonnettomuuksien määrät vuosittain.



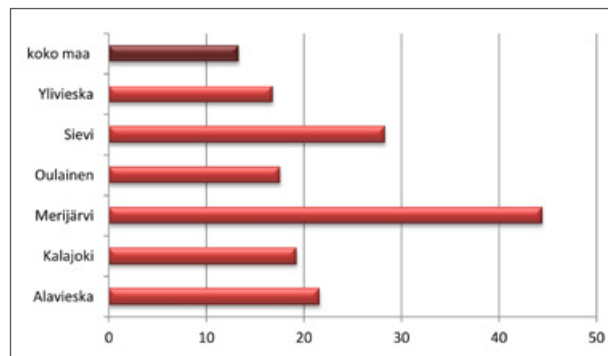
Kuva 6. Sievin liikenneonnettomuustyypit.

sittain hiukan vähemmän onnettomuuksia kuin koko maassa, mutta ero on pienentynyt viime vuosina. Loukkaantuneiden määrät suhteutettuna asukasmääriin ovat Sievissä hiukan isommat koko maahan tai Pohjois-Pohjanmaahan verrattuna.

Eniten liikenneonnettomuuksia Sievissä tapahtui loka-marraskuussa. Myös kesällä on sattunut onnettomuuksia runsaasti. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui viikonloppuisin. Vuorokauden ajoista eniten onnettomuuksia on sattunut iltapäivisin ja alkuihtaisin, mutta kolareita sattuu paljon myös öisin, varsinkin, jos onnettomuusmäärät suhteutetaan liikennesuoritteeseen.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia tai hirvi- ja peuraonnettomuuksia. Onnettomuudet ovat sattuneet vilkkaimmilla tieosuuksilla, mutta selkeitä onnettomuuskasaumia ei ole..

Sievissä onnettomuuksiin joutuneista suuri osa on alkoholin alaisena. Suhteellinen osuus on vajaa 30%, kun koko maassa osuus on noin 14%.



Kuva 7. Alkoholitapausten suhteellinen määrä kaikista onnettomuuksista.

1.5 Kyselyt

Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille, koululaisille sekä hallintokuntien edustajille vuoropuhelua lisäävä mielipidekysely. Kyselyt järjestettiin maaliskuussa 2011 ja se toteutettiin Internetin avulla.

Asukaskysely

Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperilomakkeella. Kyselyyn vastasi 25 sieviläistä. Yleensä vastaajat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia.

Suurin osa vastaajista piti Sievin liikenneturvallisuuden tilaa melko hyvänä tai melko huonona / erittäin huonona, vastaukset jakaantuivat tasan edellä mainittujen vaihtoehtojen kesken. Tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat esittivät kevyen liikenteen väylien rakentamista ja näkemien raivaamista.

Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Sievissä kyselyyn vastasi 21 % koululaisista (195 kpl). On syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen "mielipiteen". Vastaajat olivat suhteellisesti vanhempia kuin keskimäärin koko seutukunnassa.

Vastanneista sieviläisistä koululaisista kulkee linja-autolla pienempi osa kuin seudulla keskimäärin, mutta vanhempien kyydissä puolestaan isompi osa. Turva-

välineiden käytössä ei ole selkeitä eroja seutukunnan tuloksiin. Vastaajien mielestä koulu- ja kaverimatkat ovat turvallisia, mutta hiukan turvattomampia kuin seutukunnassa keskimäärin. Vastaajien mielestä pyöräteitä tulisi olla enemmän ja olemassa olevia tulisi aurata paremmin.

Hallintokuntakysely

Kohdekuntien hallintokunnilta kysyttiin liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja kehittämistarpeista. Tarkemmin hallintokuntakyselyn tuloksia käsitellään luvussa 3. "Liikenneturvallisuustyön organisointi".

1.6 Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kaupunkilaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta.

Kyselyyn vastanneiden joukosta kävi ilmi, ettei joukkoliikenteen käyttö ole kovin suurta Sievissä. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat.

Kumminkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee kuitenkin heikot joukkoliikennedyteydet etenkin harvaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen.



Kuva 8. Linja-auto Haikolantien varressa.

1.7

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koulu-liitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä, ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.

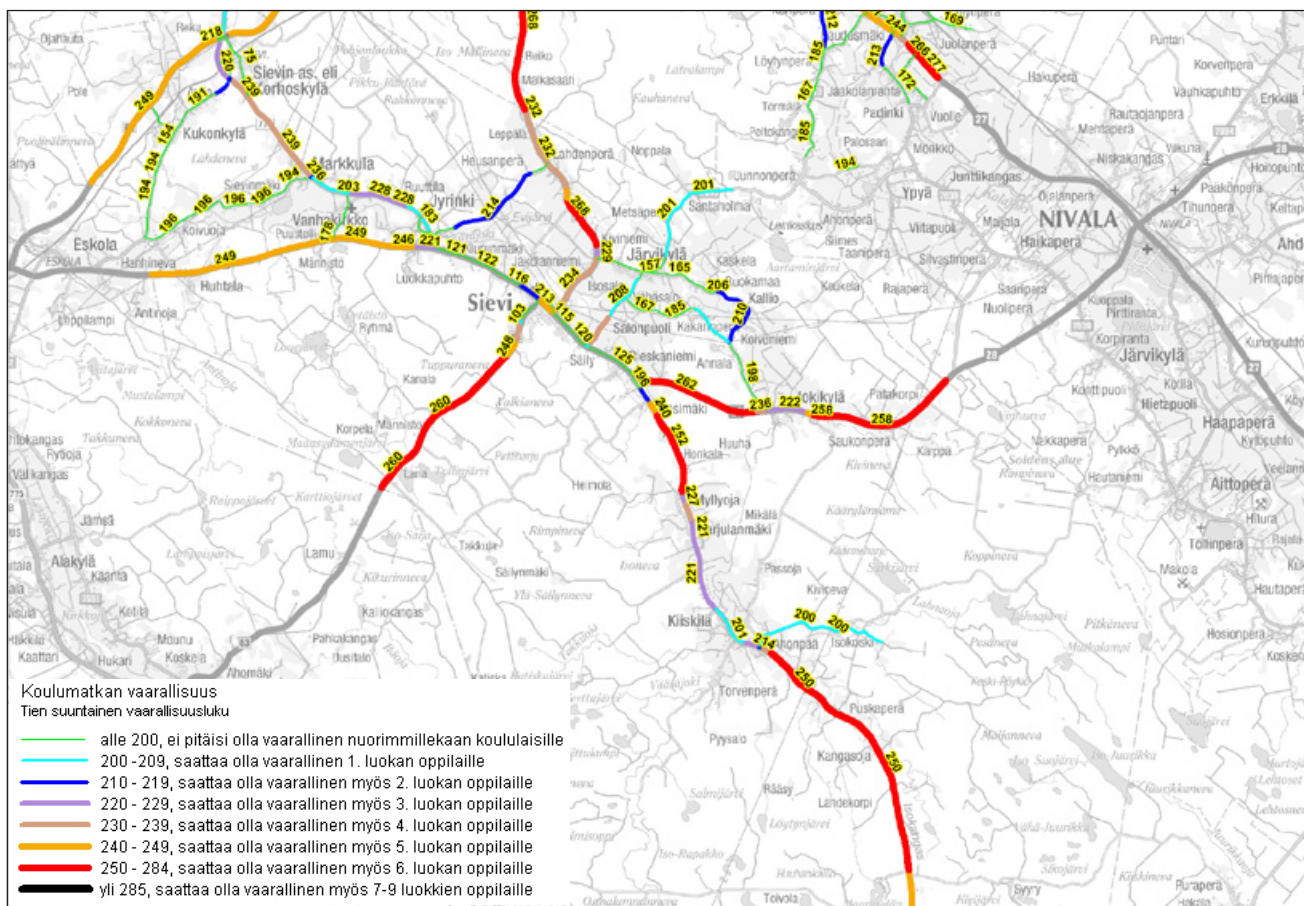
Kouliitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Sieviin on laadittu vuonna 2004 edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteistä on toteutunut noin kolmasosa. Vuonna 2011 on valmistunut tiesuunnitelma Ylivieskantien (kt 63) kevyen liikenteen väylästä välillä Kirkonkylä - Järvikylä.

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. "Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys", "Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys", "Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet" ja "Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030".



Kuva 9. Sievin Koululiitu-laskelman tulokset.

1.9 Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuusaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelma-kohteisiin.

Sieviissä järjestettiin 20.6.2011 ns. esteettömyyskävely, jossa käytiin läpi keskustan reitit. Suurin osa kohteista käytiin läpi käyttäjien kanssa karttatarkasteluna, koska runsas sade esti liikkumisen laajalla alueella. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on selvittää, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Tässä hankkeessa keskityttiin liikkumisympäristön tarkasteluun. Esteettömyyskävelystä ja sen tuloksista tarkemmin kohdassa 4.7.

1.10 Yhteenveto nykytilanteesta

Nykytilan yhteenveto on laadittu maankäytön, kyseilyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Nykyisen näkemyksen perusteella ongelmallisimmat paikat Sieviissä Ylivieskantie (kt 63), jossa kevyen liikenteen väylästä ei ole pysynyt maankäytön kasvun mukana. Muita haasteellisia paikkoja kevyen liikenteen kannalta on Jokikylällä ja Jyringissä. Kirkonkylällä on muutamia kohteita, joissa autoilijoiden ajonopeudet aiheuttavat turvattomuutta, lähinnä Toholammintiellä (kt 63) ja Jussintiellä. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteita on teollisuuskylässä ja valtatie 28 varrella välillä Kantolantie – Ylivieskantien alikulku. Esteettömyyden kannalta ongelma keskittyvät palvelukohteiden piha-alueisiin.

2 Tavoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on luovuttanut 27.4.2011 liikenne- ja viestintäministeriölle vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman luonnoksen (21.4.2011), jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- **ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveyden arviointi kehittämällä ja väsyneenä ajamista vähentämällä**
- **liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttö tehostamalla ja nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla**
- **taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen rauhoittamalla taajamaliikennettä**
- **maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankuulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Suunnittelualueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Sievissä. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2011-2014 vuonna 2011. Suunnitelmassa on asetettu toiminnallisiksi tavoitteiksi liikenneturvallisuustyön toimijamallin kehittäminen ja sen jalkauttaminen kaikkiin kuntiin. Toisena toiminnallisena tavoitteena on tutkimustyön edistäminen alueellamme. Maakunnallisessa suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön periaatteet ovat: ”tukea on tarjolla”, ”yhdessä uusia avauksia”, ”pienistä virroista kasvaa suuri joki” ja ”laajalla rintamalla”. Paikalliselle (kuntakohtaiselle) liikenneturvallisuustyölle annetaan tukea ja jaetaan osaamista liikenneturvallisuustoimijan kautta. Työtä pyritään tekemään poikkihallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Sievissä ovat:

- **henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolaria**
- **liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä**
- **liikennelympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen jalankulun ja pyöräilyn edistäminen**
- **toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmän luominen**

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- **liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkaminen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät**
- **rahoituksen ja työresurssinen varmistaminen (sitouttaminen)**
- **kevyen liikenteen olosuhteet (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen) (liikenteen rauhoittaminen)**
- **yksittäisonnettomuuksien vähentäminen**
- **valta- ja kantateiden liikkumisen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen**

3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla

3.1

Liikenneturvallisuustyön organisointi

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien ja seudun liikenneturvallisuusryhmän kokemukset sekä kuntaryhmiin, sidosryhmiin ja kuntien johtoryhmille suunnattu liikenneturvallisuustyön kysely.

3.1.1

Nykytila

Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä saakka. Toimijat työ vuoden 2007 aikana aktivoi uudestaan ja sekä seudullinen että kuntakohtaiset ryhmät ovat

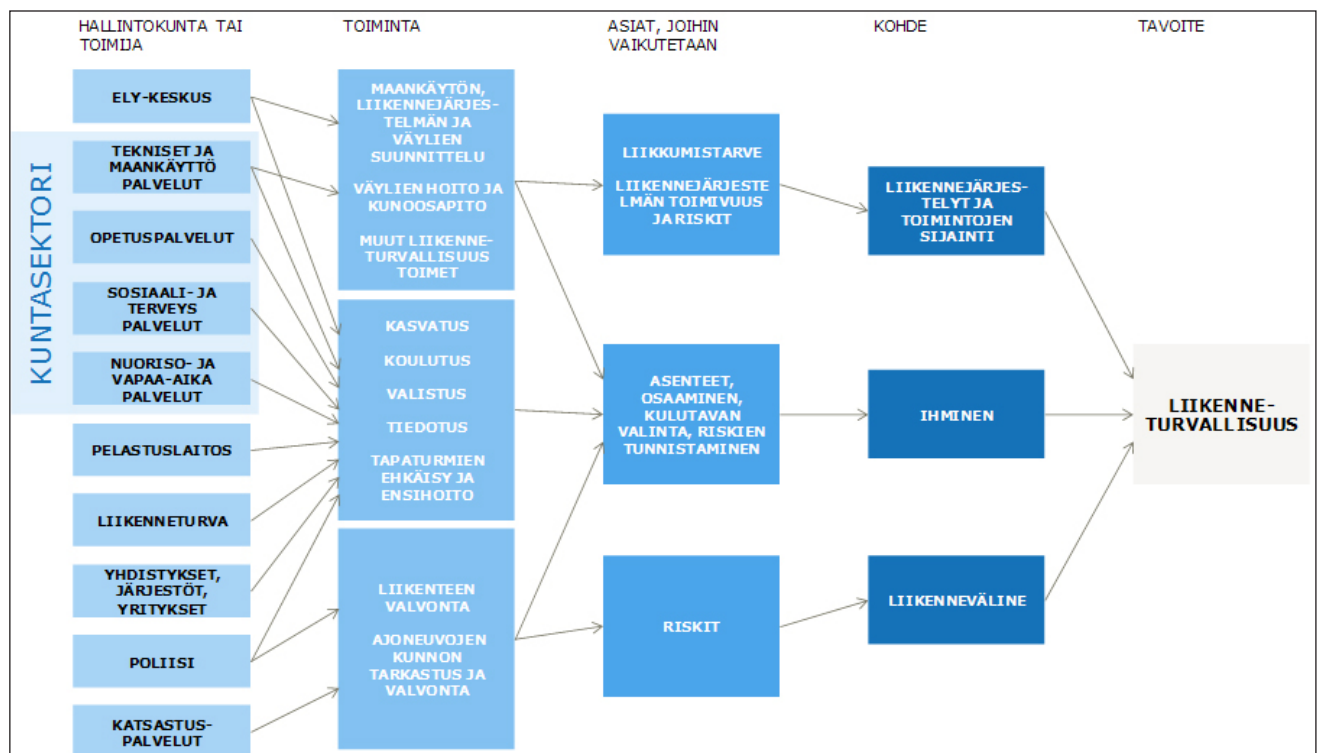
pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimija–hanke lisäsi liikenneturvallisuusosaamista kunnissa ja nosti liikenneturvallisuustyön painoarvoa. Vuoden aikana rakennettiin työlle uusia toimintamalleja, joista ehkäpä merkittävin on joka toinen vuosi toistuva ”Turvaa Tenaville” –tapahtuma.

Liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita on selvitetty kuntien liikenneturvallisuusryhmille ja kuntien johtoryhmille suunnatun kyselyn avulla. Sen avulla kartoitettiin toiveita mm. ryhmän kokoontumistiheydelle, seurannalle sekä kokouskäytännöille. Seutukunnasta vastauksia kyselyyn saatiin 36, mikä on varsin hyvä aktiivisuus.

3.1.2

Yhteistyön organisointi

Toimivat liikenneturvallisuusryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallitukselle ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän



Kuva 10. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet.

toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenne-
turvallisuustyötä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueel-
lisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta
on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

Kyselyn ja liikenneturvallisuussuunnittelun aikana pidetyn seminaarin palautteen perusteella kannatetuin malli liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi on nykyinen toimintamalli, jossa jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuusryhmä sekä seudullista työtä koordinoiva kuntien yhteinen ryhmä. Ainoana muutoksena nykytilaan sekä kuntien, että seudullisen ryhmän tueksi toivottiin vastauksissa liikenneturvallisuustoimijaa.

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuusryhmiin kaivattiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuustyöl-

le rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuustyössä mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus.

Seudullisessa ryhmässä tulee olla kaksi edustajaa jokaisesta kunnasta sekä seutuhallituksen, peruspalvelukuntayhtymä Kallion, poliisin, pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

3.1.3 Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksien / kaupunginhallituksien nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuusryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuden

Taulukko 1. Liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettälä
Kouluikäiset	Markku Launonen	Maaru Lapinoja	Jari Ylikulju	Eini Jylänki	Matti Saarenpää	?
		Eero Lehto		Veli Tirlä	Hannele Koutonen	Anna-Maija Virtanen
Nuoret	Helena Häivälä	Minna Saari			Vesa Nuutinen	Kirsi Lappi
Työikäiset	Aila Nuorala					
Iäkkäät	Matti Isomaa	Vuokko Pöyhtäri			Riitta Tervamäki	Aili Nuorala
Tekninen	Hannu Haapakoski	Matti Sirviö	Tuomo Perälä	Markku Ketonen	Paavo Hankonen	Mauri Haikola
				Heikki Yliniemi		
Hallinto			Kari Jokela			
			Heikki Mehtälä			
Autokoulu				Pekka Jyrinki		Mauri Repo
						Tapio Savikko
Pelastuslaitos	Jouko Eerola			Jari Arvio		Harri Huomo
4H		Sari Puhakka				Mari Kurikkala?
Autoliitto		Seppo Rasmus				
Liikennöitsijä			Ari Saukko	Esa Pirttijärvi	Tomi Huovari	
Liikennöitsijä				Jaakko Laulumaa		
Poliisi	Marko Säily	Juhani Koskela	Tarja Salmela		Jarkko Sipilä	Tomi Myllykangas
ELY	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen
	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen
Liikenneturva	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski
Seudullisessa ryhmässä	Markku Launonen		Jari Ylikulju	Markku Ketonen	Matti Saarenpää	
Seudullisessa ryhmässä	Hannu Haapakoski		Tuomo Perälä	Eini Jylänki	Paavo Hankonen	

parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuusryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuutta käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

3.1.4

Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ei ole, että muuttaman hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuustyön kunnassa. Ryhmän tehtävä on koordinoita työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Eri tahojen liikenneturvallisuustyö on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoido- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuustyö edesauttaa oman työn tekemistä. Oma tehtäväkenttensä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla. Liikenneturvallisuustoimija pystyy merkittävällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- **Antaa kasvot kunnan liikenneturvallisuustyölle ja motivoi ryhmäänsä**
- **Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Ylivieskan seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä**
- **Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä**

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- **Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot**
- **Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyötä sisäisesti ja ulkoisesti**
- **Toimii liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä**
- **Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä**
- **Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja**
- **Kokoaa tiedot seurantaan varten**

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- **Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin**
- **Luoda liikenneturvallisuustyön verkosto edustamalleen taholle**
- **Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista**
- **Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana**
- **Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle**
- **Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuustyössä**

3.1.5

Liikenneturvallisuustoimijan rooli

Kuntien liikenneturvallisuustyön ja -ryhmien tukena ja koordinaattorina toimii ulkopuolinen henkilö, ns. liikenneturvallisuustoimija. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen. Kyselyn perusteella toimijan rooli vaihteli sihteerin roolista tapahtumakoordinaattoriin. Yhteen vetona voisi tulkita kuntaryhmien toivovan toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Työn liikenneturvallisuusseminaarissa nimettiin toimijan tehtävänkuva kuvaavasti ”Unilukkariksi”.

Liikenneturvallisuustoimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinoita. Ylivieskan seutukunta muodostaa tässä mallissa yhteisen toiminta-alueen Oulun eteläisten seutukuntien (Raahe, Siikalatva ja Nivala-Haapajärvi) kanssa.

3.1.6

Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikenneturvallisuustyöhön olisi kunnissa hyvä varata rahoitusta vuosittain vähintään 50 senttiä / asukas. Tällä rahalla pystytään ylläpitämään aktiivista liikenneturvallisuustyötä kunnissa ja seudulla sekä edistämään liikenneturvallisuustyötä mm. tapahtumin, kilpailuin ja koulutuksin. Tällä rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan nykyisen liikenneturvallisuustyön ohella 1-2 liikennekilpailua / vuosi, varmistettaisiin nykyiseen kalenteriin verrattuna yhden tapahtumapäivän toteutuminen / vuosi sekä pystyttäisiin tehostamaan seudulla tehtävää liikenneturvallisuuskoulutusta. Rahan tarve liikenneturvallisuustyöhön on hyvin vähäinen verrattuna liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin. Ylivieskan seudun kuntien liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat keskimäärin 14 milj. €/vuosi. Yhden loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden hinnalla pystyttäisiin seudulla tekemään 20 vuotta esitetyn kaltaista aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

3.1.7

Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako

Seudullinen ryhmä on toiminut kunnallisen liikenneturvallisuustyön tukena ohjaamalla laajempia yhteisiä tapahtumia. Samoin seudullisella ryhmällä on roolinsa tiedon välittämisessä kuntien välillä sekä tiedottamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kun-

tien liikenneturvallisuustyön ohjaus, liikenneturvallisuustoimijan työn ohjaus, ja liikenneturvallisuustyöstä vastaaminen maakunnalliselle ryhmälle. Seudullisen ryhmän kokoustiheydeksi sopii hyvin kolme - neljä kokousta vuodessa. Tämän lisäksi ryhmän on hyvä kokoontua valmistelevaan isompia tapahtumia ja koordinoimaan mahdollisia yhdessä toteutettavia projekteja.

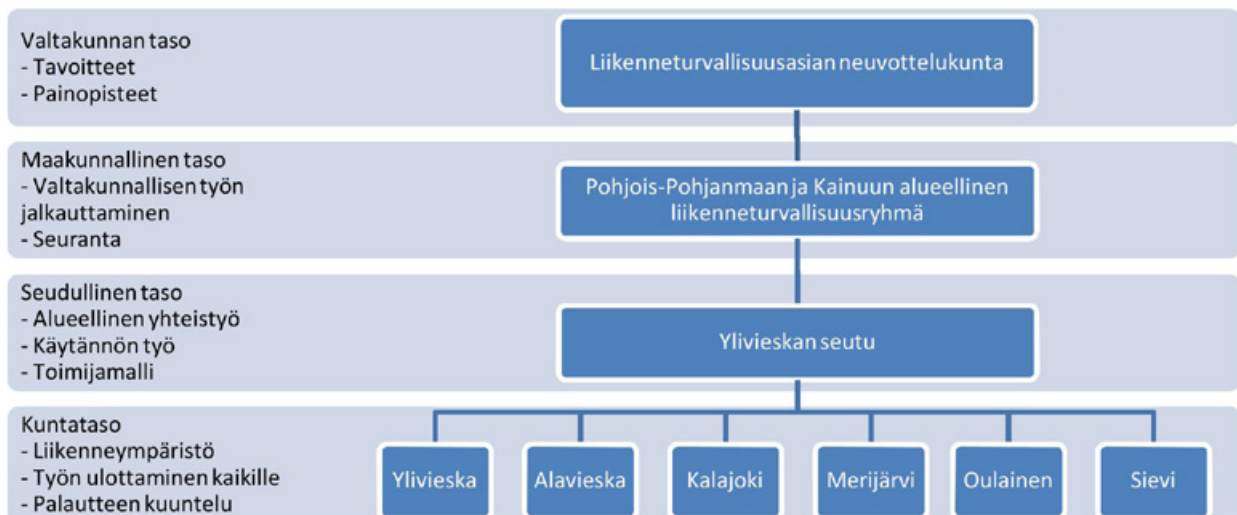
3.2

Työn sisältö

3.2.1

Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosikierrosta, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kaaviossa. Koska seudulla on eri kokoisia kuntia, on myös vuosikiertoa syytä sopeuttaa kunnan koon mukaisesti. Isompien kuntien on hyvä kokoontua 3-4 kertaa vuodessa, kun taas pienimmille kunnille riittää 1-2 kokousta vuodessa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyyn. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun.



Kuva 11. Liikenneturvallisuustyön tasot.

Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.

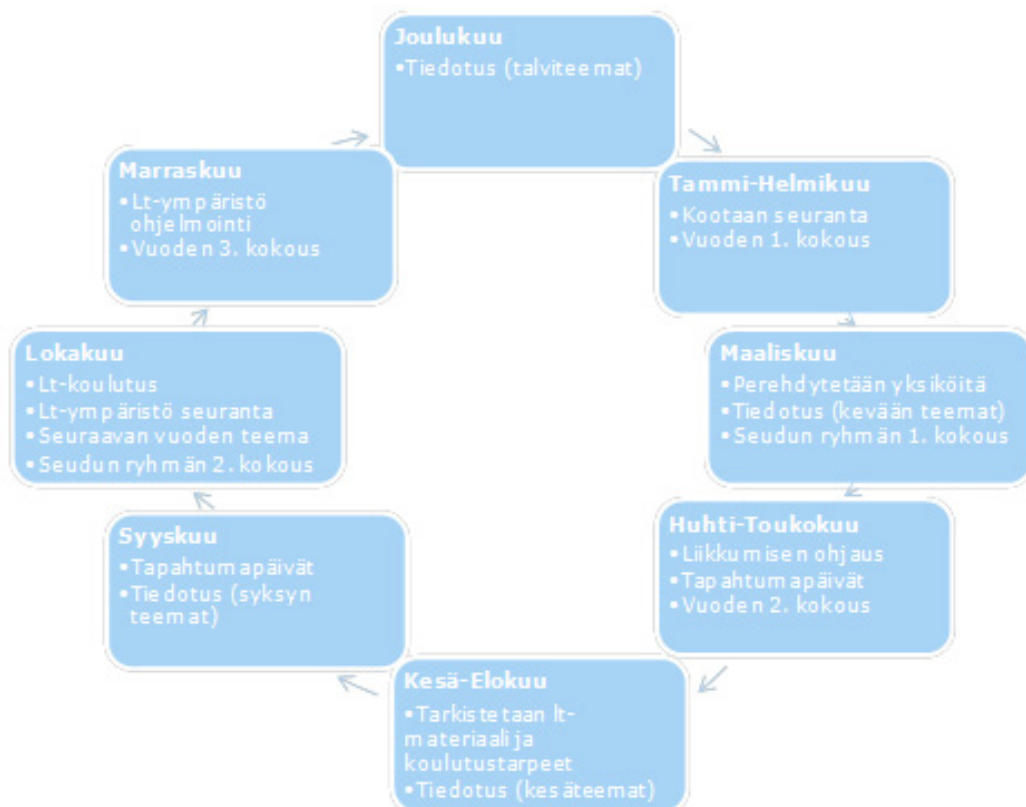
Liikenneturvallisuusryhmien työtä toivottiin laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin puhtaammin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset koettiin tärkeinä teemoina. Liikkumisen ohjauksen teemoja tulee käsitellä sekä kuntien että seudun ryhmissä.

Varahenkilöitä pidettiin tärkeinä varsinkin ryhmän keskeisimmille toimijoille. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuutta ei nähdä minään itseisarvona. Liikenneturvallisuustyö vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan näh-

dä etuna. Liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tulee varmistaa oman hallintokuntansa / toimialansa edustus liikenneturvallisuusryhmän tapaamisissa.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ohella seudullisen ryhmän olisi hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen kokous olisi hyvä ajoittaa helmi-huhtikuun välille, jolloin kuntaryhmissä on tehty yhteenveto menneen vuoden liikenneturvallisuustyöstä ja suunniteltu tulevaa työtä. Seudullisen ryhmän tehtävänä on tässä vaiheessa tukea kunnallista työtä. Samoin seudullinen ryhmä voi itsenäisesti miettiä alkuvuoden tapaamisessa yhteisiä koulutuksia ja tapahtumia.

Seudullisen ryhmän toinen kokous sijoittuu ajallisesta loppuvuoteen. Näin voidaan seudullisesti koordinoida yhteisesti teemoja, joiden toteuttamisesta paikallisesti kuntaryhmien vuoden viimeisissä kokouksissa sovi-
taan. Seudullisten ryhmien molemmissa kokouksissa voidaan ohjata ja seurata liikenneturvallisuus-toimijan työtä. Kokouksissa voidaan vertailla liikenneturvallisuustyön kokemuksia eri kunnissa.



Kuva 12. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellinen toiminnan vuosikierto.

3.2.2

Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuositeemat. Teemojen valinnalla keskitetään myös liikenneturvallisuusryhmän voimavaroja yhteen tärkeään teemaan kerrallaan. Tulevina vuosina teema valitaan aina edellisen syksyn aikana ja samalla vahvistetaan ohjelma, miten kyseinen teema liikenneturvallisuustyössä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

Vuosien 2012-2015 liikenneturvallisuustyön teema on liikenneturvallisuussuunnitelman kvt-seminarin palautteen perusteella ”Asenteet liikenteessä”. Tämä teema kokoaisi hyvin yhteen eri hallintokunnissa tehtävää työtä ja toimisi mainiona perustana uusien toimintamallien sisäanajamiselle seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. Muita tärkeitä esiin nostettuja liikenneturvallisuustyön teemoja, joista liikenneturvallisuusryhmä syksyin teemansa valitsee, ovat:

- Mopoilu
- Iäkkäiden liikenneturvallisuus
- Lasten liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 3 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työsketään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Ylivieskan seudun kvt-suunnitelma on valmistunut vuonna 2001. Tuossa suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä.

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyössä tapahtumapäivät ovat muodostaneet hyvän rungon, joka rytmittää tehtävää työtä sekä luo sisältöä aktiiviselle kuntatyölle. Myös tulevaisuudessa tästä toimintamallista on hyvä pitää kiinni. Pyöräilykisa ja Turvaa Tenaville -päivä muodostavat alakoululaisten liikenneturvallisuustyön perustan. Mikäli seudulla päädytään toteuttamaan liikenneturvallisuustyötä toimijavetoisesti, olisi mahdollista toteuttaa säännölliset tapahtumapäivät myös esimerkiksi nuorille ja ikäihmisille.

3.3

Toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Niiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kuluu puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyse-lyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- **Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).**
- **Liikenneerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikenneerikkomuksia).**
- **Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaukset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihteeri kirjaavat tapaamisten määrän ja laativat muistioista vuosikertomuksen).**
- **Koulutustilaisuudet ja Asiantuntijavierailujen –poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoitavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).**
- **Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)**

Maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Se voi tarvittaessa velvoittaa seudullisia ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.



Kuva 13. Jyväskylän koulun pihaa.

4 Toimenpide-esitykset

4.1

Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

Sievin taajamien kadut ja tiet luokiteltiin pää-, kokoo- ja tonttiväyliin. Kirkonkylän kokoojaväylästäön muodostavat valtatie 28 (Kokkolantie / Kajaanintie), kantatie 63 (Ylivieskantie / Toholammintie), maantie 18234 (Haikolantie / Kantolantie) sekä Kirkkotie, Jussintie, Jussinmäentie, Kehätie, Rajalantie, Sepäntie, Mekaniikkatie, Rantatie, Marjatie ja Paavontie. Asemakylällä kokoojaväylästäön muodostavat kantatie 86 (Ylivieskantie), maantie 774 (Rautiontie), maantie 18135 (Korhosenkatu / Kauppakatu / Kalajoentie), maantie 7741 (Asemakatu) ja Kukonkatu.

Taajaman maankäyttö kiteytyy maanteiden ympärille. Teollisuutta on Kirkonkylässä kantatien 63 itäpuolella, ja muu maankäyttö sijoittuu valtatie 28 ja kantatien molemmiin puolin. Maankäytön kehittäminen on nykyisen taajaman tiivistämistä ja laajentamista asutuksen osalta itään ja länteen sekä teollisuuden osalta etelään, mikä sopii hyvin nykyiseen liikenneverkkoon. Korhosenkylällä maankäyttö on maantien



Kuva 14. Kirkonkylän maankäyttö ja sen laajentuminen.

18135 varrella ja suurin teollisuusyritys on taajaman keskellä. Merkittäviä laajentumistarpeita taajaman maankäytössä ei ole.

Merkittävimmät muutokset Kirkonkylän maankäytössä ovat mahdollisen uuden liikekeskuksen rakentaminen valtatie 28 pohjoispuolelle, mikä vaatii uuden risteuksen valtatielle sekä terveyskeskuksen siirtymisen kunnantalon pohjoispuolelle, minkä takia uusi yhteys Ylivieskantielle olisi tarpeen, koska nykyistä Haikolantien ja Kallentien hankalaa liittymää ei voida parantaa olemassa olevien rakennusten takia.

Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat, eikä ELYllä tai kunnalla ole resursseja rakentaa kattavaa kevyen liikenteen väylästä. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät lisäävät myös riskiä maanteillä. Selvimmin tämä näkyy Sievissä Ylivieskantiellä ja Kokkolantiellä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen, etenkin koulumatkojen osalta. Kunnan ja ELYn on veloitettava uudet hajarakentajat yhdistämään tontti- ja yksityistieliittymiä valta- ja kantateillä ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.



Kuva 15. "Optinen opaste".



Kuva 16. Valtatie 27 on merkittävä väylä Sievissä (kuva: tiekuva.com).



Kuva 17. Taajamateiden ja kevyen liikenteen väylien jäsentely.

4.2

Teiden ja katujen toimenpiteet

4.2.1

Liittymät

Valtatien 28 liittymiä parannetaan, jotta liittymäratkaisut olisivat yhtenäiset pitemmällä tiejaksolla:

- **Rautiontien (mt 774) liittymään rakennetaan väistötila ja sivusuunnan saareke siirretään lähemmäksi valtatien reunaa sekä samalla liikenteenjakajamerkkeihin lisätään tehos-tevarret**
- **Koivistontien (mt 18231) liittymään rakennetaan sivusuunnan tulppasaareke (väistötila jo on)**
- **Salomäentien (mt 18233) liittymään tehdään väistötila, samalla linja-autopysäkkiä joudutaan siirtämään ja todennäköisesti vastapäinen yksityistien liittymä joudutaan siirtämään**

Kantateiden liittymiä esitetään parannettavaksi:

- **kantatien 63 tasausta nostetaan Sepäntien liittymän eteläpuolelle, jota näkemä liittymän paranisi**
- **kantatielle 63 rakennetaan väistötila Raudaskyläntien (mt 7813) risteykseen**

Korhosenkadulle (mt 18135) rakennetaan ns. sivusuunnan tulppasaareke Rautiontien (mt 744) risteykseen. Poleentien tasausta nostetaan Kannuksentien (kt 86) risteyksessä.



Kuva 19. Poleentien tasausta olisi hyvä nostaa, jotta pääsy kantatielle olisi helpompaa.

Nykyiset tai odotettavissa olevat liikennemäärät eivät anna perusteita muuttaa merkittävästi alemman tieverkon tai katuverkon nykyisiä liittymäjärjestelyjä Sievissä. Maankäytön kasvaessa toteutetaan tarvittavat risteysjärjestelyt, esimerkiksi valtatiellä 28 Kirkonkylässä.

4.2.2

Linjaosuudet

Kokoojakatujen poikkileikkauksen pyritään pitkällä aikavälillä yhtenäistämään (käytännössä rakennetaan puuttuvat kevyen liikenteen väylät), jotta liikenneverkon hierarkia korostuisi ja liikenne ohjautuisi kokoojaväylästä. Sievissä ei kuitenkaan ole ongelmia tonttikatujen läpiajoliikenteestä.

Haikolantie (mt 18234) voidaan perusparantaa ydinkeskustan kohdalla keskustamaisemmaksi väyläksi. Viereinen tori ja pysäköintialue "sidotaan" osaksi tietä, ja nykyiset keskisaarekkeet korvataan hidastekorotuksilla. Tällä pyritään korostamaan Kirkonkylän ydinkeskustaa ja tekemään väylästä jalankulkijalähtöisempi.



Kuva 20. Haikolantietä voisi ydinkeskustassa remontoida osaksi toria ja muuta ydinaluetta.

Kalajoentie (mt 18135) perusparannetaan rautatien alikulun kohdalla, koska tien on huonokuntoinen eikä kuivatus toimi. Usein teille tulee vettä talviaikana, mikä aiheuttaa poikkeuksellista liukkautta alikulussa.

Kantatien 63 (Ylivieskantien) poikkileikkaus tulisi levenittää yhdeksänmetriseksi, eli levennystarve on 0,5 – 1,0 metriä. Kolmi- ja nelinumeroisten maanteiden päällysteen leveydet ja kaltevuudet on syytä tarkistaa ja korjata uudelleenpäällystysten yhteydessä.

4.3 Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu Sievin taajamien alueilla tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Väistämisvelvollisuuksiin ei esitetä muutoksia.

4.4 Nopeusrajoitukset

Sievin nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Rajoitukset tarkistettiin kahdella periaatteella: ensi katsottiin paikallisesti maankäytön, tie-liikennetietojen ja maastokäyntien perustella muutostarpeet, toiseksi käytettiin koko Pohjois-Pohjanmaalle tehtyä tarkastelua. Rajoituksia ja merkkien sijainteja tarkistetaan seuraavasti:

- **valtatie 28 rajoitusta alennetaan 100 -> 80 km/h:iin maankäytön ja liittymien takia välillä Kirkonkylä – Rautiontien (mt 774) risteys**
- **kantatien 63 (Ylivieskantien) rajoitusta alennetaan muuttuvalla rajoituksella Lahdenperän koulun kohdalla**
- **Järvikylälle esitetään Järvikyläntien rajoitus alennettavaksi 40 km/h:iin, koska taloja on runsaasti ja tie on koulureitti**
- **samoin Järvikylällä jatketaan maantien 18232 (Kalliontien) 60 km/h-rajoitusta Kallion suuntaan**
- **Lahdenperäntiellä rajoitusta lasketaan Ylivieskantien ja Heusantien välillä**

4.5

Kävely ja pyöräily

4.5.1

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Jalankulu ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräilyn vähentävät autoilua, vaikutukset näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppamatkaan sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankuulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.



Kuva 21. Yksi pyöräilyn edistämisen keino on katetut pyörätelineet, kuva Leppälän koulun pihasta.

Sieivissä ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydinalueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamissa ja niiden lähialueilla.

4.5.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit

Sievin Kirkonkylän kevyen liikenteen verkkoa laajennetaan asutuksen laajetessa. Nykyisellä maankäytöllä on tarpeen rakentaa väylä kantatien 63 (Ylivieskantien) varteen tiesuunnitelman mukaisesti. Myös Lahdenperälle tarvitaan väylä. Kajaanintiellä (vt 28) varaudutaan väylän rakentamiseen Jokikylällä Salonmäentien ja jokikyläntien välillä

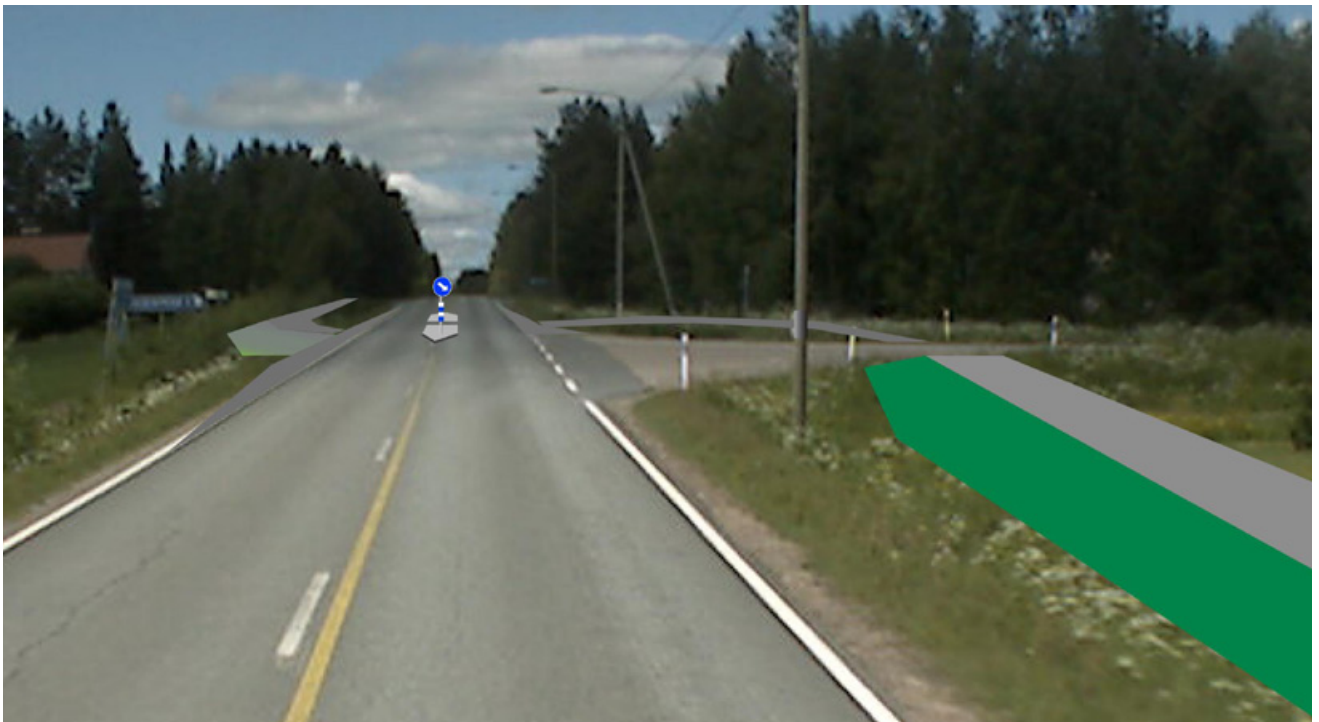
Rautiontielle (mt 744) rakennetaan väylä Kokkolantien väylän jatkeeksi Jyringissä. Samalla on tarpeen tehdä saareke Rautiontielle Lahdenperäntien risteykseen (Kylätien risteyksessä huonommat näkemät). Taajaman sisällä väyliä tarvitaan teollisuuskylän alueelle ja Pertuntien päästä Rajalantien suuntaan (koulu-

reitti) sekä Paavontielle, Marjatielle ja Rantatielle. Asemakylällä olisi hyvä rakentaa muutama väyläjakso koulureiteille.

Mahdollisen liikekeskuksen rakentamisen yhteydessä on syytä tehdä väylä valtatie pohjoispuolelle Kantolantien ja nykyisen Ylivieskantien risteuksen vieressä olevan alikulun välille. Kallentielle tarvitaan kunnollinen kevyen liikenteen väylä, jos terveyskeskus rakennetaan kadun varteen.

Tärkeä osa liikkumisen turvallisuutta on kevyen liikenteen väylien ja katujen / teiden risteysten hyvät järjestelyt. Uudet suojatiesaarekkeet tarvitaan Kantolantielle (mt 18234) Kirkkotien risteykseen (yhteys S-markettiin ja samalla tutkitaan koko liittymäalueen ja S-marketin sisäänajon järjestelyt) ja Ylivieskantielle (kt 63), kun väylä rakennetaan Järvikylälle. Kunta rakensi kesällä 2011 lisää hidasteita Jussintielle (paolaseman ja pallokentän kohdille).

Mopoilu on sallittu kevyen liikenteen väylillä vain valtateiden ja taajaman ulkopuolella kantateiden yhteydessä olevilla väylillä. Valtatie ja Ylivieskantien liittymän vieressä olevan alikulun kautta mopoilu sallitaan mutta kiertoliittymän alikulussa ei verkollisista syistä.



Kuva 22. Rautiontien kevyen liikenteen väylä ja ylityskohta Lahdenperäntien risteyksessä.

4.6

Joukkoliikenteen pysäkit

Linja-autopysäkkien tarve selvitettiin seudullisesti valta- ja kantateilla sekä kolmi- ja nelinumeroisilla maanteilla. Selvityksessä nykyiset asukkaat ja pysäkit paikannettiin kartalle, ja katsottiin, löytyykö asukastihentymiä, joiden läheisyydessä (ympyrän säde 500 m) ei ole pysäkkejä. Sievissä esitetään uusia pysäkkejä Toholammintielle Kirkonkylälle ja Reisjärventien pohjoispäähän.



Kuva 23. Jyväskylän koulun pihassa välituntipiha ja ajoväylien rajat sekoittuvat.

Valtatien (vt 28) pohjoispuoleiselta pysäkiltä rakennetaan yhteys viereisen alikulun kevyen liikenteen väylälle Ylivieskantien (kt 63) liittymän länsipuolella.

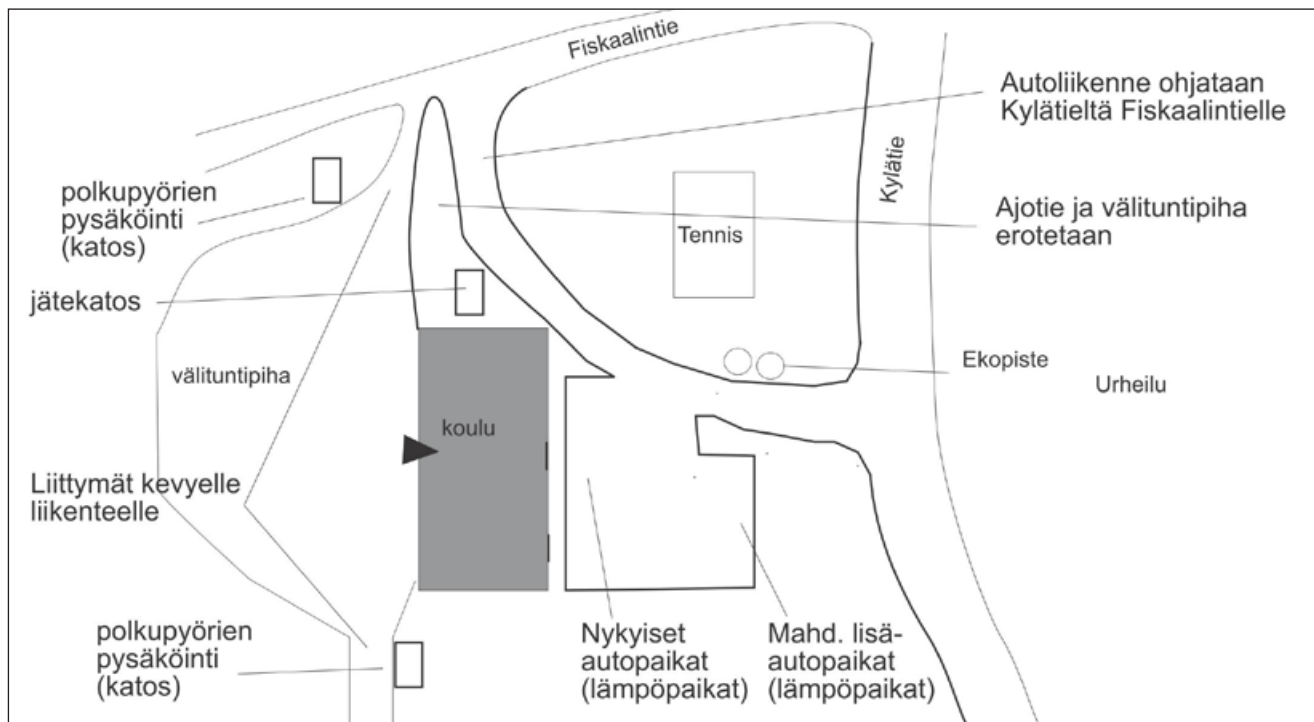
4.7

Koulujen ympäristöt

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulujen lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Tärkeä osa turvallista koulumatkaa ovat kevyen liikenteen väylät, jotka on todettu edellä.

Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa Sievin koulujen pihat ja niihin esitetään seuraavia toimenpiteitä:

- koulupihaan sisääntuloa olisi syytä tehostaa porttimaisilla rakenteilla Jokikylän, Järvikylän Korhosen ja Leppälän kouluilla, jotta moottoriajoneuvoliikenne ei turhaan tule koulupihaan (ainoastaan huoltoliikenne ja juhlatilaisuuksien pysäköinti)
- Jyväskylässä katkaistaan yhteys Jyväskylintieltä koulun pihaan ja saatto- ja huoltoliikenne ohjataan koulun pihan ohi Kylätieltä Fiskaalintielle, ks. piirros liitteellä



Kuva 24. Jyväskylän koulupihaan periaateratkaisu

- kaikille kouluille rakennetaan katetut polkupyöräpaikat pihan viereen (lähemmän koulun pihaa kuin autopaikat)

4.8

Esteettömyys

Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määritellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti liikkumisrajoitteisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. www.esteeton.fi ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Sievissä on syytä pyrkiä erikoistasoon ydinkeskustassa sekä uuden terveystakesuksen ja vanhainkodin piha-alueilla ja sisäänkäynneissä.

Oheisessa taulukossa on esitetty esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet ja ongelmat. Taulukossa on myös esitetty korjaustoimenpide ja päätoteuttajavastuu. Pääosin korjaus ehdotukset ovat pieniä niin rakentamisen kuin kustannustenkin kannalta. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa.

4.9

Reittien risteämisjärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohdissa kiinnitetään huomiota näkemiin ja reitin tasaukseen. Reitillä tulee olla ns. lepotasanne, jotta kelkan voi pysäyttää turvallisesti ja lähetä helposti liikkeelle. Risteykset



Kuva 25. Neuovaln hankalahko sisäänkäynti.

merkittään reittimerkein (kelkkareitti ja STOP-merkki) sekä punaisin aidoin, jotka muodostavat reittiin mutkia juuri ennen tien ylityskohtaa. Kelkkareitti- ja STOP-merkkejä asennetaan jokaiseen ylityskohtaan neljä kappaletta neljään pystytyspylvääseen. Tarkemmat ohjeet ylityskohdan merkitsemisestä saa ohjekortista Tietoa tiensuunnitteluun (TTS) nro 82, Liikenneviasto.

Sievissä reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

4.10

Muut toimenpiteet

4.10.1

Sillat ja kaiteet

ELY-keskus on viime vuosien aikana korjannut systemaattisesti silta- ja pengerkaiteita siltaremonttien ulkopuolellakin päätiestöllä. Nyt korjaaminen on siirtymässä alemmalle tieverkolle. Se onkin tarpeen, sillä Sievissäkin on kaiteita, jotka eivät täytä tien mukaisia normeja. Vakavin puute on Rautiontiellä Vääräjoen sillalla. Kaiteet katkeavat ns. ukkopilarin kohdalla ja varsinaisen sillan kohdalla kaide on matalalla.



Kuva 26. Vääräjoen silta Jyringissä Rautiontiellä, huomasa huonot kaiteet.

Taulukko 2. Sievin kirkonkylän esteettö-
myyskohteet.

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU- TAHO	TAVOITE- TASO	PARANNUSESITYS
1 Ydinkeskustan liikekeskus (kunnantalo, apteekki, pankki)	pysäköintialue	liikuntaesteisten autoille tarkoitettut P-paikat vaatimattomasti merkitty (väärin pysäköintiä)	kunta, kiinteistönom- istajat	perustaso	maalataan ns. invapaikat siniseksi ja lisätään ajoratamerkintä
2 Terveysasema	piha	epätasainen päällyste	kunta	perustaso	uudelleenasfaltointi
3 Terveysasema	neuvolan sisäänkäynti	jyrkkä luiska	kunta	perustaso	pitempi luiska, varmsitetaan ettei se ole liukas
3 Haikolantie	kevyen liikenteen väylä kunnantalon ja terveyskeskuksen välillä	jyrkkä ylä-/alamäki, penkki nurmikolla	kunta	perustaso	vaihdetaan penkki käsi- ja selkänojalliseksi, tehdään penkin alustasta kestopäällystetty
4 Kallentie	kevyen liikenteen väylä "Lusiinan" kohdalla	kevyen liikenteen väylän ja pysäköintialueen raja epäselvä	kunta	perustaso	siirretään pysäköinti pois rakennuksen päästä, rakennetaan selkeä kevyen liikenteen väylä
5 Jussinmäentie/Jussintie	reunatuet suojateiden päissä	korkea kynnys tai ei kynnystä lainkaan	kunta	perustaso	korjataan reunatuet yhtenäisiksi, kahden sentin kynnys suojatien päässä
6 Jussinmäentien palveluasumisen yksiköt	piha / pysäköintialue	autoilua ovien eteen	kunta	perustaso	vain saattoliikenne ja invapaikoille ajo ovien editse, muutoin autoliikenne "pysäytetään" pysäköintipaikoille, ks. erillinen piirros

4.10.2

Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkomainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä. Kielto ei myöskään koske tilapäistä mainostamista, kuten kokoukset, huvitilaisuudet ja vaalit. Tien läheisyydessä tapahtuvaa toimintaa saa mainostaa rakennuksessa tai sen läheisyydessä, esimerkiksi huoltoasemien mainostornit. Mainokset on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu hyvin ympäristöön eikä heikennä liikenneturvallisuutta.

Mainoksen lupaviranomainen on ELY-keskus, kun mainos sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaavan tieliikennealueelle. Muussa tapauksessa lupaviranomainen on kunta. Kunnan on pyydettävä lausunto ELYltä, jos mainoksen informaatio on suunnattu maantien käyttäjille. Mainosten luvan myöntämisessä on huomioitava tasapuolisuus.

Katualueilla tai katujen käyttäjille suunnattujen mainoksista voi päättää kiinteistönomistaja ja kunta. Lähtökohtaisesti katualueille ei sallita pysyviä mainoksia. Jos mainoksia halutaan pystyttää, ne tulee sopeutua katu-ympäristöön, ne eivät saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, kunnossapitoa katu-ympäristöä, kaupunkikuvaa eikä turmella katurakenteita. Pysyvät mainokset tulee tehdä suunnitellusti, koko taajamaa tai osa-alueita koskevaksi. Yhtä yritystä tai palvelua varten ei hyväksytä pysyviä mainoksia katualueella vaan mainokset tulee olla vaihtuvia, esimerkiksi linja-autokatosten tai mainostelineiden vaihtuvat mainokset.

Katualueille sallitaan tilapäiset mainokset, jos ne liittyvät tapahtumaan, vaaleihin tai vastaaviin lyhyen aikaa esillä oleviin tapahtumiin. Tilapäisiä mainoksia ei saa pystyttää ajoradalle, kevyen liikenteen väylälle tai jalkakäytävälle. Mainokset eivät saa myöskään peittää näkemiä, liikennemerkkejä, eivätkä saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä tai kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkin merkit eivät saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheuttaa muutakaan vaaraa, esimerkiksi tuuli ei saa heittää mainoksia väylille.

4.10.3

Liikennemerkit

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien varteen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tarkoin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Esimerkiksi taajama- ja nopeusrajoitusalueiden merkitsemisessä on huolehdittava, että se on aukotonta eli alueelle ei pääse mistään suunnasta kulkematta ao. rajoitusmerkin kautta. Toisaalta turhat merkit on poistettava. Toholammintiehen liittyviltä kaduilta on syytä poistaa 40 km/h-aluerajoitusmerkit, koska vastaavat merkit ovat jo kantatiellä. Lisäksi Asemakylällä Latokankaantieltä on syytä poistaa tasoristeyksen ennakkomerkit, koska tasoristeyskin on poistettu.

Stop-merkkejä on runsaasti maanteihin liittyvillä teillä. Ely-keskus laatii erillisen tarkastelun karkikolmioiksi muutettavista stop-merkeistä.

Vanhentuneita liikennemerkkejä (keltainen reunus puuttuu, vanhoja suojatiemerkkejä) on edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisesti mahdollisimman pian.

4.11

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa taulukossa. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

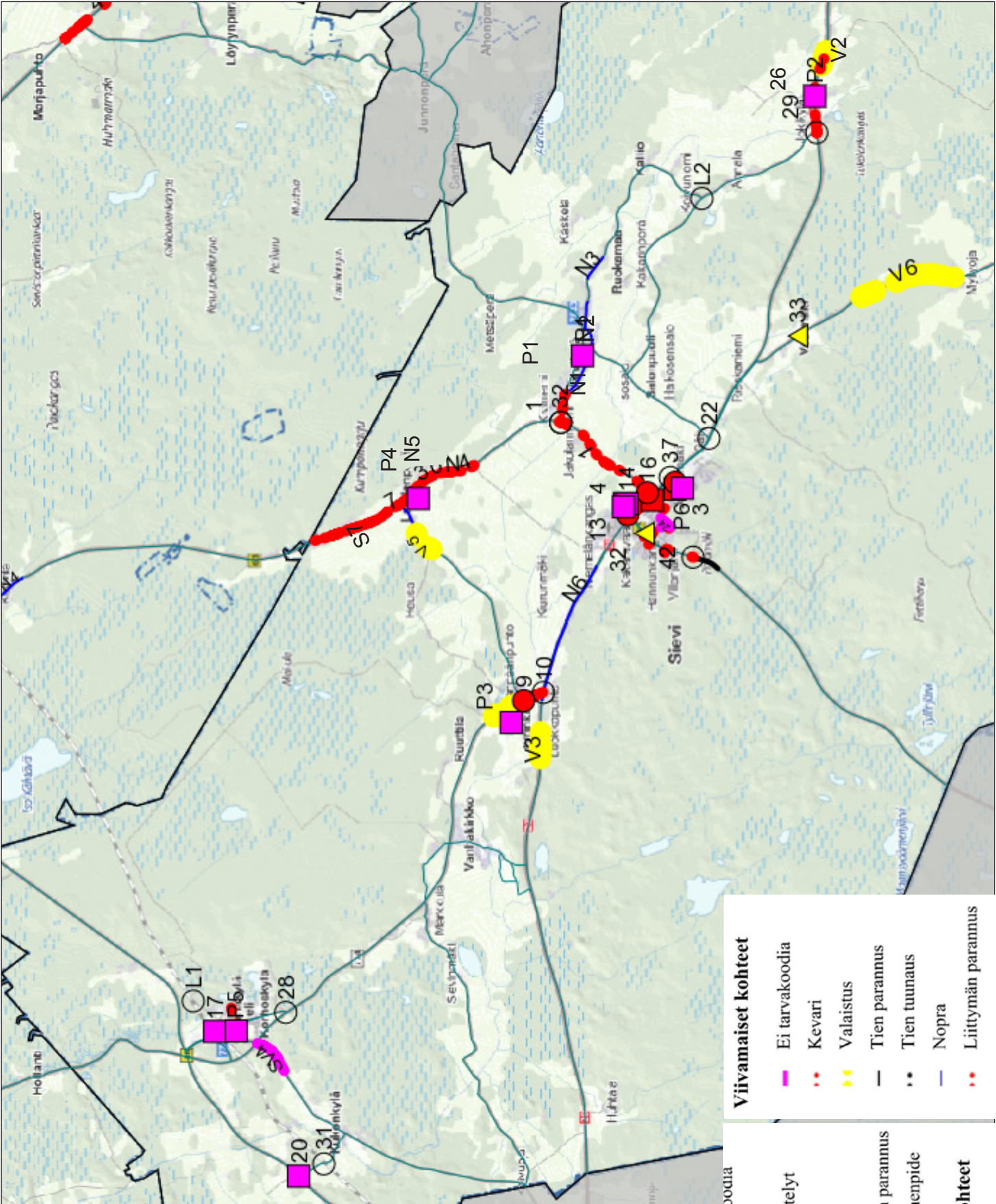
Kiireellisimmäksi rakenteelliseksi toimenpiteeksi esitetään Ylivieskantien (kt 63) kevyen liikenteen väylä välille Kirkonkylä – Järvikylä.

Lukuisia kohteita on esitetty parannettavaksi aloitteissa ja kyselyvastauksissa. Liitteeseen 2 on kerätty ne viime vuosien esiin nousseet ongelmapaikat, joihin ei tässä suunnitelmassa ole esitetty toimenpidettä.

Taulukko 3. (seuraavalla sivulla) Sievin liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpide-esitykset.

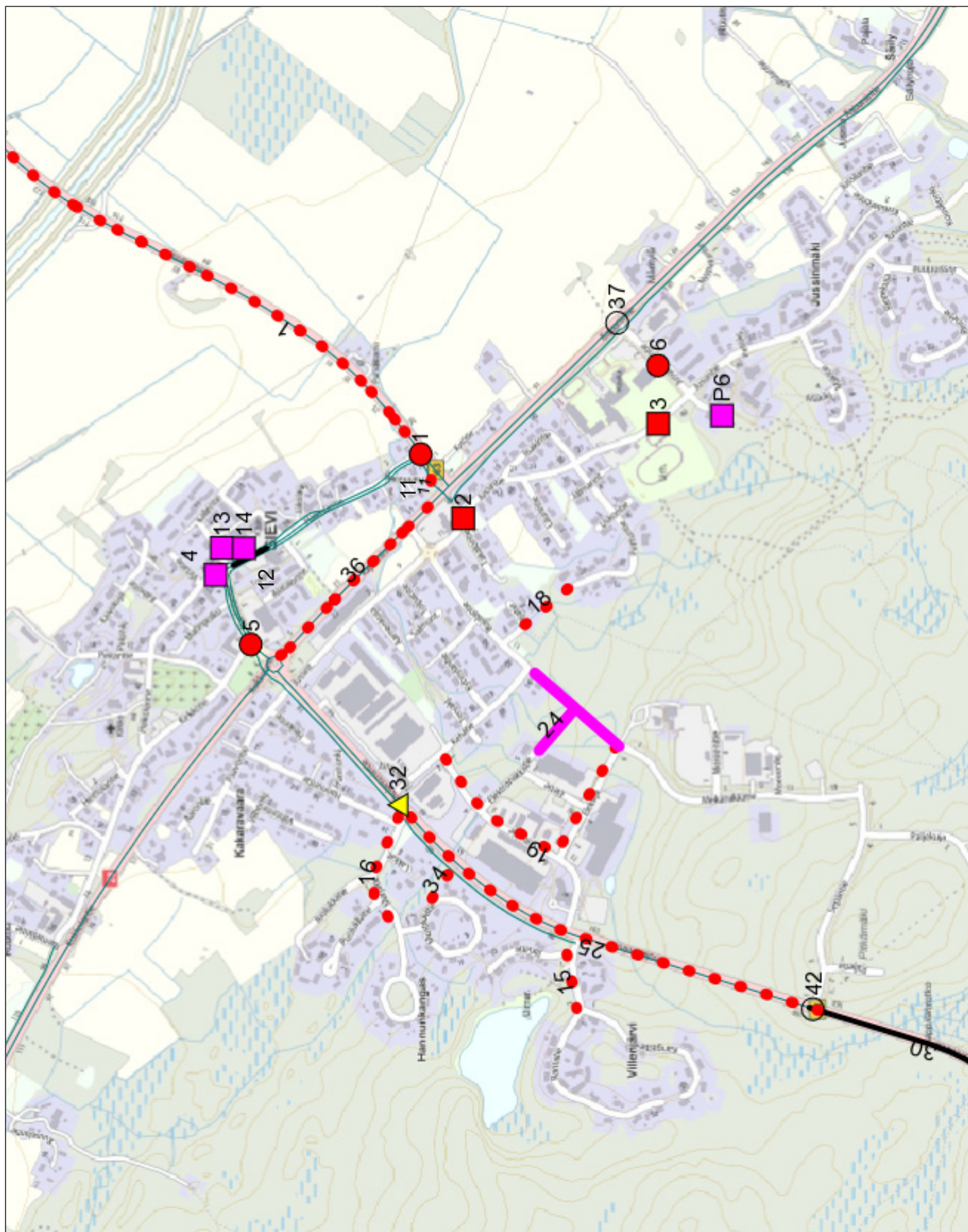
Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päivästuu
1	Kevyen liikenteen väylä	63	27	100	27	3000	2900	m		1	0,004	101	Ylivieskantielle (tiesuunnitelma)	Ylivieskantie	Ely
1	Kevyen liikenteen väylä	7813	1	0	1	700	700	m		1	0,001	101	Raudaskyläntielle Järviyläntien risteyskseen (tiesuunnitelma)	Raudaskyläntie	Ely
1	Väistötie	63	27	2529			1	kpl		1	0,009	289	Väistötie	Ylivieskantie/Raudaskyläntie	Ely
1	Suojatiesareake	63	27	100			1	kpl		1	0,004	601	Ylivieskantielle Haikolantien liittymän kohdalle	Ylivieskantie	Ely
2	Hidaste						1	kpl	5000	1		653	paloaseman kohdalle	Jussintie	Kunta
3	Hidaste						1	kpl	5000	1		653	urheilukentän kohdalle	Jussintie	Kunta
4	Kevyen liikenteen väylä						70	m	10000	1		101	Kallentietä Virtatiele reunakivellä erottaminen	Haikolantie	Ely
4	Pysäköintijärjestelyt						1	kpl	1000	1		1	Pysäköinti- ja pysäköintijärjestelyt / matkahuolto	Haikolantie	Kunta
5	Suojatiesareake	18234	1	57			1	kpl	20000	1	0,003	281	Suojatien ja saarekkeen mahdollinen siirto Kirkkotien kevyen liikenteen väylän jatkeeksi	Kantolantie	Ely
6	Hidaste						1	kpl	5000	1		601	Hidaste?	Jussinmäentie	Ely
7	Kevyen liikenteen väylä	63	27	4600	27	8250	3650	m	920000	1	0,004	101	Kuusisaarentietä Leppäläntielle	Ylivieskantie	Ely
8	Kevyen liikenteen väylä	774	9	4900	9	5500	600	m	170000	1	0,001	101	Rautiontielle välillä Kokkolantie - Kylätie. Kevyen liikenteen väylä vaihtaa puolta Lahdenperäntien kohdalla näkemien takia.	Rautiontie	Ely
9	Keskisaareke	774	9	5063			1	kpl	25000	1	0,002	281	Kevyen liikenteen väylän puolenvaihto + ylityspaikka ja pysäköintijärjestelyt	Rautiontie/Lahdenperäntie	Ely
10	Väistötie	28	12	4486			1	kpl	70000	1	0,007	289	Väistötie, sivusuunnan saarekkeen siirto lähemmäs valtatie reunaan	Kokkolantie/Rautiontie	Ely
11	Kevyen liikenteen väylä	28	14	540	14	580	40	m	15000	1	0,000	101	Yhteys alikulusta pysäköintialueelle	Kajaanintie	Ely
12	Haikolantien saneeraus	18234	1	280	1	400	120	m	100000	2	0,006	609	Remontoidaan ydinkeskustan tietä	Haikolantie	Ely
13	Pihajärjestelyt						1	kpl	10000	2		1	Kotisaaraanhoidon pih- ja pysäköintijärjestelyt	Kallentie	Kunta
14	Pysäköintijärjestelyt												Pysäköintialue sekä ympäröivien liikkeiden esteettömyys-toimenpiteet (kts. 1 tarkekuva)	Haikolantie	Kunta
15	Kevyen liikenteen väylä						170	m	45000	2		101	Järvi- ja Kangastie	Kunta	Kunta
16	Kevyen liikenteen väylä						450	m	130000	2		101		Marjatie	Kunta
17	Tien korjaaminen	18135	1	759			1	kpl	50000	2		1	Tien ja erityisesti kuivatuksen korjaaminen alkulussa	Kauppakatu	Ely
18	Kevyen liikenteen väylä						160	m	40000	2		101	Pertuntietä Pajatielle	Kunta	Kunta
19	Kevyen liikenteen väylä						800	m	200000	2		101	Elekruja ja Yritystie	Elekruja ja Yritystie	Kunta
20	Tien korjaaminen						50	m	5000	2		1	Poleentien tasauksen nosto Kannuksentien risteyksessä	Poleentie	Yksit.
21	Näkemäraivaus	18231	1	3226			1	kpl	1000	2		632	Näkemän parantaminen (kasvillisuuden raivaus)	Järviyläntie/Koivistonantie	Yksit.
22	Sivusuunnan saareke	28	14	2351			1	kpl	10000	2	0,003	290	Sivusuunnan tulppasaareke	Koivistonantie/Kajaanintie	Ely
23	Kevyen liikenteen väylä						150	m	40000	2		101	Koulukadulle	Koulukatu	Kunta
24	Kadun rakentaminen						450	m	400000	2		1	Elektroniikkatien ja Rajalantien jatkeet	Elektroniikkatie, Rajalantie	Kunta
25	Kevyen liikenteen väylä	63	26	7420	26	8600	1180	m	340000	2	0,004	101	Toholammintie välillä Korjaamotie - Mekaniikkatie	Toholammintie	Ely
26	Kevyen liikenteen väylä	28	15	5140	16	1500	1700	m	500000	2	0,001	101	Kajaanintie välillä Salomäentie - Heikkilänmäentie	Kajaanintie	Kunta
27	Kevyen liikenteen väylä						100	m	30000	2		101	Vanhantalon tieltä koululle	Kajaanintie	Kunta
28	Sivusuunnan saareke	18135	1	2386			1	kpl	30000	2	0,001	290	Sivusuunnan tulppasaareke	Rautiontie/Korhosenkatu	Ely
29	Väistötie	28	15	5135			1	kpl	80000	2	0,004	289	Liittymän parantaminen (väistötie, linja-autopysäkkien siirto ja yksityistien siirto)	Kajaanintie/Salonmäentie	Ely
30	Tien korjaus	63	26	6845	26	7445	600	m	350000	2	0,004	172	Toholamentien tasauksen nosto Sepäntien liittymän näkemän parantamiseksi	Toholammintie	Ely
31	Tasoristeyksien poisto	18134	1	606			1	kpl		2	0,002	307	Rataparannushankkeen mukaisesti	Poleentie	Ely
32	pysäköintipari	63	26	8598			1	kpl	30000	2	0,008	342	Toholammintielle taajamaan	Toholammintie/Marjatie	Ely
33	pysäköintipari	760	1	1079			1	kpl	30000	2	0,002	342	Reisjärventielle Vesimäkeen	Reisjärventie	Ely
34	Kevyen liikenteen väylä						70	m	20000	3		101	Mustikkatietä Toholammintielle	Kunta	Kunta
35	Kevyen liikenteen väylä						300	m	80000	3		101	Korhosenjärventielle	Korhosenjärventie	Kunta
36	Kevyen liikenteen väylä	28	14	0	14	560	560	m	150000	3	0,005	101		Kajaanintie	Ely ja kunta
37	kanavoinnin täydentäminen	28	14	1175			1	kpl	150000	3	0,002	286		Kajaanintie/Jussinperäntie	Ely ja kunta

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kilre	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
L1	Liikennemerkki muutos								500	1		638	Tasoristeys -merkkien poisto	Latokankaantie	Yksit.
L2	Liikennemerkki muutos	18232	1	5396			1	kpl	1000	1	0,000	638	Stop -merkki vaihdetaan käärikolmioksi	Kalliontie/Salonnaentie	Ely
N1	Nopeusrajoituksen muutos								500	1		676	50 km/h-> 40 km/h	Järviyläntie	Ely
N2	Nopeusrajoituksen muutos	7813	1	700	1	2000			500	1	0,005	678	60 km/h-> 40 km/h	Kalliontie	Ely
N3	Nopeusrajoituksen muutos	18232	1	1118	1	1720			500	1	0,001	685	80 km/h-> 60 km/h (60 jatko)	Kalliontie	Ely
N5	Nopeusrajoituksen muutos	63	27	6547	27	5565			10000	1	0,015	685	Koulualueinen/muuttuva 80 km/h --> 60 km/h. Välillä Lahdenperäntien - Majannevantie.	Ylivieskantie	Ely
N6	Nopeusrajoituksen muutos	28	13	2947	12	4308		m	1000	2	0,033	684	100->80 km/h	Kokkolantie	Ely
N7	Nopeusrajoituksen muutos	18203	1	3950	1	5100	1150	m			0,003	686	koulureitit 80->50 km/h	Lahdenperäntie	Ely
P1	Pihajärjestelyt								5000	1		1	Järviylän koulun pihajärjestelyt		Ely
P2	Pihajärjestelyt								1000	1		1	Jokikylän koulupihan järjestelyt		Kunta
P3	Pihajärjestelyt								5000	1		1	Jyringin koulun pihajärjestelyt	Kylätie	Kunta
P4	Pihajärjestelyt								1000	1		1	Leppälän koululla porttimainen rakenne välituntipihaan reunaan		Kunta
P5	Pihajärjestelyt								1000	1		1	Porttimainen rakennelma Koulukadun pään ja pihan väliin	Koulukatu	Kunta
P6	Pihajärjestelyt								5000	1		1	Jussinmäen alueen pihajärjestelyt		Kunta
V1	Valaistus	774	9	4350	9	4800	450	m	10000	1	0,003	362	Valaistuksen jatkaminen mt 774 Jyringin kohdalla	Rautiontie	Ely
V2	Valaistus	28	16	1300	16	1730	430	m	15000	2	0,002	362	Kajaanintie Jokikylällä	Kajaanintie	Ely
V3	Valaistus	28	12	2990	12	3620	630	m	20000	2	0,002	362	Fiskaalin kohdalla	Kokkolantie	Ely
V4	Valaistus	18132	2	5950	2	6825	875	m	30000	2	0,001	362	nykyisen valaistuksen jatko taajamaan koulumatkojen takia		Yksit.
V5	Valaistus	18203	1	3950	1	4450	500	m	11000	3	0,001	362	Lahdenperä - Heusantie	Lahdenperäntie	Ely
V6	Valaistus	760	1	2630	1	4730	2100	m	70000	3	0,007	362	Myllyoja - Honkala	Reisjärventie	Ely



Kuva 27. Haja-alueen toimenpidekartta.

Viivamaiset kohteet	
■	Ei tarvakkoodia
●	Nopra
●	jkp-järjestelyt
■	Hidaste
+	Alikulku
○	Liittymän parannus
▲	Muu toimenpide
Viivamaiset kohteet	
—	Ei tarvakkoodia
..	Kevari
▲	Valaistus
—	Tien parannus
..	Tien tuunaus
—	Nopra
..	Liittymän parannus



Kuva 28. Keskustan toimenpidekartta.

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksin seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivuojuisuuksien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka "tarttuu" tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen "imagoa", jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisympäristöillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Suurin osa Sievissä päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät valta- ja kantateille tehtävät toimenpiteet. ELY-keskuksen maanteille Sievin alueelle kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,15 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Taulukossa 3 on esitetty vähenevät toimenpiteittäin.

Esitettyjen toimenpiteiden kustannukset ovat noin 4,3 miljoonaa euroa (ilman Ylivieskantien kevyen liikenteen väylän kustannuksia). Noin 2,7 miljoonaa euroa on pääosin ELY-keskuksen vastuulla ja kunnan vastuulla on noin 1,6 miljoonaa. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteidenkustannukset ovat noin 1,3 miljoonaa euroa, josta suurin osa (n. 0,9 M€) kohdistuu Ylivieskantien kevyen liikenteen väylään Lahdenperän alueella. Sen toteutuminen ensimmäisessä vaiheessa on kuitenkin epätodennäköistä.



Kuva 28. Ylivieskantie Lahdenperällä (kuva: tiekuva.com).

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Sievin kunta hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kunnan ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa vuosittain.

Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset ja suurin osa esteettömyyteen liittyvistä parantamisesityksistä, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin.

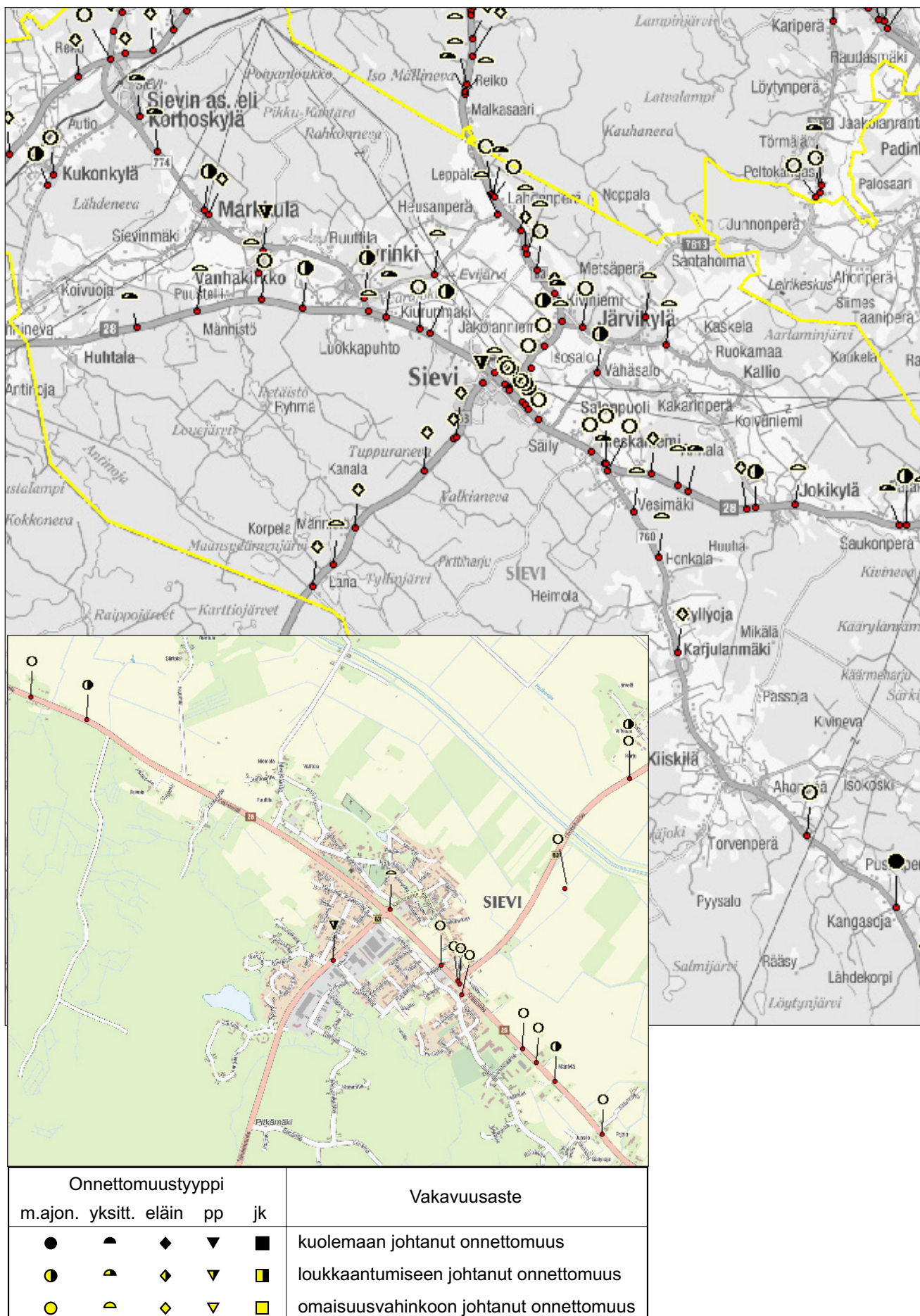
Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää toteutussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen.

Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskartta

Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei tässä suunnitelmassa esitetty toimenpiteitä

Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä



Kohde / aloite	Lähde	Aloitevastaus	Liikenneturvallisuuksuunnittelun ratkaisu
Nopeusrajoitusmuutos mt 18132	ELYlle tullut aloite (5/2011)		vähäliikenteisten maanteiden liittymä. Liikennemäärät kahdella suunnalla alle 100 ajoneuvoa. Kestopäällyste päättyy vilkkaimmalla suunnalla liittymään. Lähellä mäki ja tonttiliittymiä. Vähäisten liikennemäärien ja tien luonteen perusteella ei muutosta yleisrajoitukseen.
Kevyen liikenteen väylä valtatie 27 varteen välille Ylivieskantie (Teboil) - Niemeläntie (Agrimarket)	Liikenneturvallisuuksuuskysely		Suunnitelmassa on esitetty väylä Ylivieskantien alikulun ja Kantolantien välille. Kantolantien ja Niemeläntien välillä on väylä Kirkkotien varessa, joka palvelee valtatie suuntaista liikennettä riittävän hyvin. Kantolantien kohdalla nykyinen ja uusi väylä kohdistetaan.
Reisjärventielle kevyen liikenteen väylä Kiiskilänkylän alueelle	Liikenneturvallisuuksuuskysely		Liikennemäärä ja asukastiheys eivät ole niin suuria, että väylän tarve olisi ilmeinen

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus materiaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.)	2012 aikana
Liikenneturvallisuusryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuustyöstä	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2012
Liikenneturvallisuusosaaminen hallintokunnissa	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma • Liikenneturvallisuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa 	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuustoimijan valinta	Kunnat yhdessä ELY-keskuksen kanssa kilpailuttavat ja valitsevat liikenneturvallisuus toimijan alueelliseksi liikenneturvallisuustyön koordinaattoriksi	Kuntien lt-ryhmien puheenjohtajat, ELY-keskus	Loppuvuosi 2012
Vuoden 2012-15 liikenneturvallisuusteema Asenteet liikenteessä	Vahvistetaan teema marraskuussa 2012 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ – vahvistetaan toimintasuunnitelma 2013 1. kokouksessa	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012
Asenteet liikenteessä (esimerkki vuoden teemasta)	<ul style="list-style-type: none"> • Seudullinen liikenneturvallisuuspalkinto • Liikenneturvallisuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt • Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana • Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuustyöhön • Kuntien liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma 	Kaikki yksiköt Lt-toimija toteutuksen koordinaattorina	Vuosi 2012
Kaikki kuntalaiset	Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuussuunnitelmaa omaan toimintatapansa mukaisesti	Kaikki yksiköt	Vuosi 2012-
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuusryhmä seuraa liikenneturvallisuustilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012-

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
90100 Oulu
puh. 0295 038 000
www.ely-keskus.fi